



Eksistensi Pak Ogah Pada Ruang Publik Jalan Raya di Kota Makassar

Sopian Tamrin¹, Musfira Putri Irawan², Najamuddin³, Arisnawawi⁴

Sosiologi, Universitas Negeri Makassar

Email : sopiantamrin@unm.ac.id

Abstract. *This research is motivated by the emergence of many "Pak Ogah" in the public spaces of the Makassar city's streets. They come from various age groups, ranging from children, teenagers, adults to the elderly. The aim of this study is to describe their existence in the midst of the public spaces of the Makassar city streets. This research uses a qualitative approach with a case study design. Data collection is carried out using observation techniques, interviews, and documentation. Data analysis techniques are conducted by reducing, presenting, and drawing conclusions from the data. Research informants consist of "Pak Ogah" in several points in the city of Makassar. The results show that the use of public spaces on the streets is the most feasible existence choice for "Pak Ogah". The "Pak Ogah" phenomenon also reveals problems with the lower class in urban society. "Pak Ogah" is a job that is quite related to the lower class of society because it does not require high education qualifications, does not require special skills, and can be done with a flexible schedule. The street as a public space is understood as an arena where they can earn a living while expressing their existence and actualization. This phenomenon is a struggle for existence as well as a form of expression of the lack of public spaces in the city of Makassar.*

Keywords : *Eksistensi; Pak Ogah; Ruang Publik.*

Abstrak. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh maraknya *Pak Ogah* bermunculan di ruang publik jalan raya kota Makassar. Mereka memiliki latar usia yang beragam, mulai dari kalangan anak-anak, remaja, dewasa hingga orang tua. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan bagaimana eksistensinya di tengah ruang publik jalan raya di Kota Makassar. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis studi kasus. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan teknik observasi, wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis data dilakukan dengan mereduksi data, menyajikan data dan menarik kesimpulan. Informan penelitian terdiri dari *Pak Ogah* pada beberapa titik di kota Makassar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penggunaan ruang publik jalan raya adalah pilihan eksistensi paling memungkinkan bagi pak ogah. Fenomena pak ogah juga menunjukkan masalah kelas bawah pada masyarakat perkotaan. Pak ogah sebagai pekerjaan yang cukup bersahabat dengan masyarakat kelas bawah karena tidak memerlukan kualifikasi pendidikan yang tinggi, tidak membutuhkan keahlian yang khusus, dan dapat dilakukan dengan waktu yang longgar. Jalan raya sebagai ruang publik dipahami sebagai arena dimana mereka bisa mendapatkan penghidupan sekaligus mengekspresikan eksistensi dan aktualisasinya. Fenomena ini merupakan satu pertarungan eksistensi sekaligus bentuk ekspresi atas minimnya ruang publik yang ada di kota makassar.

Kata Kunci: *Eksistensi; Pak Ogah; Ruang Publik.*

PENDAHULUAN

Fenomena *Pak ogah* atau pengatur lalu lintas ilegal telah menjadi fakta sehari-hari yang dijumpai pada beberapa titik di kota Makassar. *Pak Ogah* biasanya adalah individu yang secara ilegal mengatur lalu lintas, menerima uang jasa dari pengendara. Berdasarkan observasi dan pencermatan peneliti ditemukan bahwa mereka tidak memiliki pelatihan resmi dalam bidang pengaturan lalu lintas.

Seiring dengan bertambahnya laju penduduk maka alat transportasi seperti mobil dan motor juga kian hari akan bertambah, sehingga memicu terjadinya kemacetan arus lalu lintas (Lukra & Eriyanti, 2019). Makassar merupakan kota metropolitan dan tingkat kendaraan roda dua maupun roda

empat sudah banyak berlalu lalang tiap harinya (St Maryam & Said, 2021). Hingga kemacetan bukan lagi hal yang terdengar asing di telinga Masyarakat. Jumlah kendaraan di Kota Makassar setiap tahunnya mengalami peningkatan, akan tetapi tidak diimbangi dengan infrastruktur lalu lintasnya, yang akhirnya menyebabkan kemacetan (Asrahmaulyana et al., 2020).

Data kepadatan lalu lintas di kota Makassar menunjukkan bahwa rata-rata jumlah kendaraan yang melintas di kota Makassar setiap harinya mencapai 1,4 juta kendaraan. Hal ini menyebabkan kemacetan lalu lintas yang sering terjadi di sepanjang jalan utama kota, seperti Jalan Urip Sumoharjo, Jalan Boulevard, dan Jalan Jenderal Sudirman. Selain itu, titik yang sering mengalami kemacetan yakni Jalan Perintis Kemerdekaan, Jalan Sultan Alauddin dan Jalan Hertasning. Pada tiga titik terakhir inilah sebagai arena yang marak bagi praktik beroperasinya para *pak ogah*.

Pertumbuhan kendaraan sangat pesat di Makassar. Jumlahnya mencapai 1,7 juta unit per 2021. Sementara penduduk Makassar tercatat 1,5 juta jiwa (Marzuki, 2022). Artinya, ada selisih sekitar 200 ribu antara populasi penduduk dan kendaraan. Menurut data Samsat, jumlah kendaraan di Makassar mencapai 2,1 juta unit (Musthain, 2020). Sedangkan pertumbuhan kendaraan bermotor berkisar 5-7 persen setiap tahunnya (Kurniawan, 2017). Jumlah kendaraan yang beroperasi di Makassar tidak bisa sepenuhnya berpatokan pada data Samsat. Kemungkinan jumlah kendaraan yang lalu-lalang bahkan melebihi 2,1 juta unit karena banyak kendaraan bermotor yang berasal dari kabupaten/kota bahkan provinsi lain.

Menurut The Strait Times, *Pak Ogah (illegal traffic wardens)* adalah pengatur lalu lintas tidak resmi yang kebanyakan ditemukan di pertigaan (*T-junctions*), di putaran jalan (*U-turns*) dan persimpangan rel kereta api (Nursalam & Akhir, 2015). Sedangkan menurut Charles A. Chopel dalam bukunya *Violent conflict in Indonesia Pak Ogah* adalah pengatur jalan ilegal yang biasanya meminta upah di jalan atas jasanya mengatur lalu lintas (Hajerni, 2015).

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh Hajerni dalam penelitiannya berjudul "Persepsi Masyarakat Terhadap Eksistensi *Pak Ogah*" menyebutkan bahwa bahwa persepsi masyarakat terhadap keberadaan *Pak Ogah* dalam setiap kalangan memiliki pandangan masing-masing. Namun apabila kita mengutamakan keamanan dan kenyamanan di jalan maka sebaiknya polisi lalu lintaslah yang mengatur kendaraan tersebut karena ini merupakan tugas, tanggung jawab, serta wewenangnya, karena ia adalah lembaga resmi selain dari pada itu yang tidak memiliki wewenang di jalan bersifat ilegal seperti aktivitas *Pak Ogah* tersebut.

Pak Ogah pada umumnya mengatur lalu lintas di jalan-jalan raya, baik di persimpangan maupun di sepanjang jalan (Arisnawawi, 2018). Mereka terkadang memakai atribut seperti rompi dan topi berwarna oranye, dan mengklaim sebagai petugas dari dinas perhubungan atau pihak berwenang lainnya. Padahal, sebenarnya mereka tidak memiliki kewenangan untuk mengatur lalu lintas dan seringkali meminta uang dari pengendara yang lewat sebagai imbalan atas jasa mereka.

Menurut Lefebvre (1991), ruang publik adalah tempat di mana semua orang memiliki hak yang sama untuk mengakses dan menggunakan ruang tersebut tanpa diskriminasi. Namun, dengan adanya *illegal traffic wardens* yang ilegal mengatur lalu lintas, hak akses masyarakat terhadap ruang publik jalan raya terganggu. Selain itu, fenomena ini juga menunjukkan bahwa regulasi dan pengelolaan ruang publik yang ada di kota Makassar belum optimal.

Sedangkan Bourdieu (1990) melihat ruang publik sebagai arena di mana berbagai kepentingan saling bertarung untuk mendapatkan hak atas ruang tersebut. Dalam konteks ini, para *pak ogah* dapat dianggap sebagai kelompok yang memiliki kepentingan dalam mendapatkan akses ke ruang publik untuk melakukan aktivitas ilegal mereka. Namun, hal ini berbenturan dengan kepentingan masyarakat yang ingin mengakses dan menggunakan ruang publik tersebut secara bebas tanpa gangguan. Berdasarkan uraian tersebut maka dapat difokuskan bahwa penelitian ini akan menjelaskan bagaimana pertarungan dan aktualisasi *pak ogah* di dalam ruang publik jalan raya di kota Makassar.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif jenis studi kasus. Penelitian studi kasus ini pada dasarnya memusatkan perhatian pada satu objek yang diangkat sebagai sebuah kasus untuk

dikaji secara mendalam dan mendetail sehingga mampu membongkar realitas dibalik fenomena (Rahardjo, 2017; Dewi, 2019). Fokus studi kasus adalah spesifikasi kasus dalam suatu kejadian baik berupa entitas yang konkret misalnya individu, kelompok kecil, organisasi atau kemitraan (Yin, 2009). Dengan menggunakan studi kasus, peneliti dapat memperoleh informasi langsung dan terbaru tentang masalah yang sedang diteliti (Lincoln, 1995)

Penelitian ini termasuk jenis studi kasus instrumental karena bertujuan untuk memahami isu, problem, keprihatinan dan mengeksplorasi sebuah konsep atau mengilustrasikan persoalan (Stake, 1995). Penelitian ini menjadikan unit kasus *Pak Ogah* Kota Makassar untuk mengeksplorasi sebuah konsep eksistensi *Pak Ogah* pada ruang publik jalan raya di kota Makassar. Penentuan informan dalam penelitian ini mengikuti prosedur purposif, yakni menentukan terlebih dahulu kelompok informan yang akan dijadikan sebagai sumber data, tentu dengan memenuhi kriteria-kriteria yang telah disesuaikan dengan tujuan penelitian (Sayidah, 2018).

Sumber data dalam penelitian ini dibagi menjadi dua macam kategori: primer dan skunder. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu, wawancara mendalam, observasi dan dokumentasi. Sedangkan teknik analisis data yang digunakan adalah reduksi data, penyajian data atau display, dan penarikan kesimpulan. Proses analisis data menurut Creswell (2017) secara keseluruhan melibatkan usaha memaknai data. Teknik analisis data yang dimaksudkan di sini adalah upaya-upaya yang dilakukan oleh peneliti untuk mengumpulkan data, mengorganisir data, mengelola dan mensintesis data, serta mempelajari dan memutuskan dari apa yang disampaikan oleh informan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Eksistensi Pak Ogah di Ruang Publik Jalan Raya di Kota Makassar

Makassar adalah Ibu Kota Provinsi Sulawesi Selatan, yang terletak di bagian Selatan Pulau Sulawesi yang dahulu disebut Ujung Pandang. Sebelah Utara dan Timur berbatasan dengan Kabupaten Maros, sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa dan sebelah Barat berbatasan dengan Selat Makassar. Kota Makassar juga merupakan kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di Kawasan Timur Indonesia. Sebagai pusat pelayanan di Kawasan Timur Indonesia (KTI), Kota Makassar berperan sebagai pusat perdagangan dan jasa, pusat kegiatan industri, pusat kegiatan pemerintahan, simpul jasa angkutan barang dan penumpang baik darat, laut maupun udara dan pusat pelayanan pendidikan dan Kesehatan (Siddiq & Ashad, 2022).

1. Jalan sebagai Ruang Publik dan Arena Praktik

Berikut ruang publik jalan raya yang menjadi lokus riset sebagai arena beroperasinya Pak Ogah di Kota Makassar;

a. Jalan Perintis Kemerdekaan

Jalan Perintis Kemerdekaan ini disinyalir sebagai jalan terpanjang di Makassar dengan jarak sekitar 11 Km. Jalan ini layaknya karpet selamat datang di kota Makassar bila berasal dari daerah-daerah di Utara Sulawesi Selatan. Termasuk juga bagian dari jalan poros trans Sulawesi.

b. Jalan Sultan Alauddin

Diambil dari nama Raja Gowa, Mangakrangi Daeng Manrakbia atau lebih dikenal dengan Sultan Alauddin. Ruas jalan ini menjadi salah satu ruas yang paling padat di Makassar. Ruas jalan ini membentang dari utara ke selatan dengan panjang kurang lebih 4 km dan menjadi urat nadi paling penting bagi perekonomian Kota Makassar. Ruas jalan ini menghubungkan antara Makassar dan Kabupaten Gowa.

c. Jalan Hertasning

Jl. Hertasning dengan panjang total 15,6 km terbagi atas empat (4) ruas. Ruas A panjangnya 5,2 km yang memanjang dari pertigaan Jl. Pettarani sampai perbatasan Gowa-Makassar (ujung dari daerah perkotaan saat ini), ruas ini telah ditingkatkan menjadi 4 lajur. Ruas B (sepanjang 2,3 km) sedang dalam pembangunan dan Ruas C (sepanjang 3,7 km) sedang dalam proses desain detil serta ruas D sedang dalam tahap perencanaan.

Ketiga jalan di atas cukup eksis sebagai arena yang dimanfaatkan oleh para ogah untuk mengaktualisasikan keberadaanya. Ada beberapa sebab, di antaranya karena jalan tersebut memiliki

kelonggaran penjagaan dari pihak kepolisian. Selain itu, jalan tersebut adalah bagian dari wilayah pergaulan mereka. Berbagai konsekuensi dan kemungkinan terburuk maka titik tersebut namun sudah dianggap sebagai ruang yang paling aman bagi mereka. Berdasarkan pengakuan beberapa informan ternyata titik tersebut adalah bagian dari wilayah kekuasaan kelompok pemuda tertentu pada masa lalu yang mereka lanjutkan. Sehingga setiap titik mereka tidak saling mengganggu.

Lefebvre (1991) menyatakan bahwa ruang sosial adalah hasil dari interaksi kompleks antara ruang fisik, sosial, dan simbolik. Dalam kasus pengatur jalan ilegal di Kota Makassar, ruang fisik yang menjadi arena praktik tersebut adalah jalan raya. Namun, pak ogah tidak hanya terbatas pada ruang fisik semata, tetapi juga melibatkan interaksi sosial yang kompleks antara pengatur jalan, pengendara. Selain itu, praktik ini juga memiliki dimensi simbolik, di mana pengatur jalan ilegal menguasai dan menentukan penggunaan ruang jalan yang seharusnya diatur oleh pemerintah. Dalam konteks ini, pak ogah dapat dilihat sebagai aktor yang memanipulasi dan merubah ruang fisik, sosial, dan simbolik untuk kepentingannya sendiri.

Sementara itu, Bourdieu (1990), menyatakan bahwa arena sosial adalah tempat di mana aktor sosial (dalam hal ini pak ogah) bersaing untuk mempertahankan atau meningkatkan posisi sosial mereka. Dalam praktik pengatur jalan ilegal, pengatur jalan ilegal bertindak sebagai aktor sosial yang berpartisipasi dalam arena sosial yang terdiri dari pengguna jalan dan pemerintah. Dalam arena ini, pengatur jalan ilegal berusaha mempertahankan atau meningkatkan posisinya sebagai pengatur jalan, yang memberikan keuntungan finansial dan kekuasaan sosial. Karena posisi pengatur jalan ilegal ini memungkinkan mereka untuk mengambil keuntungan dari pengendara yang tidak mengetahui aturan jalan atau menghindari kemacetan, praktik ini terus bertahan meskipun dianggap ilegal.

Artinya, Pak ogah merupakan hasil dari interaksi kompleks antara ruang fisik, sosial, dan simbolik, serta dipengaruhi oleh persaingan dalam arena sosial di mana pengatur jalan ilegal berusaha mempertahankan atau meningkatkan posisinya.

2. Jalan sebagai tempat kerja yang ramah bagi kelas sosial bawah

Kebanyakan informan mengakui bahwa saat ini, jalan adalah ruang yang paling ramah bagi mereka untuk tetap bisa melanjutkan hidup. Tentu sangat disayangkan, namun melihat latar belakang pendidikan dan keterampilan mereka memang sulit untuk terserap dalam lapangan kerja formal.

Pak Ogah adalah "polisi" tak bertopi yang selalu hadir di hampir setiap putaran Kota Makassar. Kian banyak putaran jalan, kian menumpuk pula kehadiran *Pak Ogah*. Kemunculan *Pak Ogah* seiring dengan bertambahnya volume kendaraan dan hadirnya median jalan. Terdapat beberapa profil dari pekerjaan *Pak Ogah* ini, diantaranya seperti dilihat dari kondisi pendidikan, sosial, serta pendapatan dan waktu kerja *Pak Ogah*. Kondisi pendidikan *Pak Ogah* secara umum terbilang rendah dengan rata-rata hanya menempuh pendidikan tingkatan Sekolah Dasar (SD) sampai Sekolah Menengah Atas (SMA).

"Saya kodong tamatan SD ja, jadi kerjaan yang bisa kudapat itu tukang cat, itupun biasa adapi panggilan, jadi kalau ada waktu luangku biasa na ajakka temanku kesini (jalan perintis kemerdekaan)" (Wawancara dengan M)

"Kalau sekolahku itu, sampai SMP dan sekarang sudah berkeluarga, istriku jadi penjual bakso, dan adami anakku satu umur 3 tahun lebih Dan biasanya juga jadi pa'pasang tendaka (Wawancara dengan A)

Selain pendidikan *Pak Ogah* yang rendah, ruang sosialnya juga terbatas pada masyarakat kelas menengah ke bawah yang memenuhi profesi *Pak Ogah* di Kota Makassar. Pergaulan mereka kebanyakan dari *Pak Ogah* atau masyarakat yang dahulunya menjadi *Pak Ogah*. Profesi ini juga kadang diturunkan secara turun-temurun lantaran anak *Pak Ogah* kadang diikutsertakan dalam pekerjaan. Selain itu, beberapa wilayah telah di klaim sebagai area kekuasaan sehingga orang lain tidak diperkenankan beroperasi di tempat tersebut. Mereka biasanya membentuk sebuah kelompok kecil dengan memanggil keluarga atau teman terdekat untuk bergiliran bertugas di wilayah kekuasaannya.

“Sering mace di jalan ini, terus saya kerjama disini untuk mencari uang sehari-hari. Temanku kuliat, kah na ajakka toh. Adami 2 tahun lebih kerjaka disini, dan disini ji juga wilayahku, dan disini ji juga wilayah ana-ana dan adaji masing-masing bagiannya, dan nda adaji orang lain juga, para para ku ji.” (Wawancara dengan A)

“Kerjaka jadi tukang juru putar disini karena dipanggilka sama temanku” (Wawancara dengan AR)

Pak Ogah biasanya mulai beroperasi di waktu pagi dan selesai malam dengan cara bergiliran sama anggota kelompoknya. Setiap *Pak Ogah* umumnya mengatur lalu lintas selama 2 sampai 5 jam per hari bahkan lebih sesuai dengan kesepakatan dalam kelompoknya. *Pak Ogah* hanya melayani pengendara roda empat yang umumnya kesulitan dalam melakukan pembelokan. Sesekali juga mereka memberikan pelayanan kepada pengendara roda dua atau pejalan kaki yang hendak menyeberang jalan. Pengendara yang mendapatkan jasa bantuan *Pak Ogah* rata-rata memberi imbalan uang senilai Rp.1.000 sampai 5.000. Jika di jumlah secara keseluruhan dalam satu hari atau satu kali waktu kerja, biasanya setiap *Pak Ogah* akan mendapatkan uang minimal Rp. 50.000.

“Biasanya yang kasihka 2000, 1000, 500, dan bahkan ada juga 100 perak na kasihki di ambilji juga. Biasanya 100 ribu lebih dalam sehari. Kalau disini. 10 orang ka dan ganti-gantian ka. Kalau misalnya ada di dapat sedikit gantianma lagi sama temanku” (Wawancara dengan A).

“Jam 1 siang sampai jam 6 sore. Biasa juga kerjaka di malam hari itu jam 7 sampai jam 10 malam atau juga sepi mi kendaraan yang lewat, berhentima. disini ka kerja ada dua orang, biasa ganti-gantian ta dua jam, tiga jam. Tapi kalau saya 5 jam” (Wawancara dengan M)

Sebagian pengendara tidak memberikan imbalan dalam bentuk uang, melainkan dalam bentuk barang seperti rokok, air dan sebagainya. Semua bentuk imbalan atau *reward* dari pengendara diterima oleh *Pak Ogah* tanpa melakukan penuntutan. Pendapatan mereka meningkat signifikan jika terjadi kemacetan di wilayah kerjanya. *Pak Ogah* dapat beroperasi bergiliran sendiri-sendiri, maupun bergiliran secara berkelompok. Mereka biasanya beroperasi secara berkelompok jika terjadi kemacetan

“Tadi saya mulai dari jam 2 siang, biasanya sudah maghrib pulangma. disini juga nda menentuji sampai jam berapa, kalau adami ku dapat ta 50, pulangma. Tapi kalau macetki biasa 100 lebih. Ada juga itu, bukan uang nakasi ka tapi air minum atau makanan. Biasa 8 orangka disitu, tapi kalau lancarji begini bergiliranja, kalau adami satu mobil di kasih lewat dan dikasihki uangnya, nah gantian meki lagi” (Wawancara dengan F)

“6 bulan ma kerja disini. Karena pas waktu luang atau kosong. 5 jam ka kerja disini, dari jam 5 sore. Paling rendah kudapat 30, paling banyak 70. Seikhlasnya ji biasa dikasi ka, paling kecil 500, paling besar 2000” (Wawancara dengan AR)

Pak Ogah beroperasi setiap hari di wilayah kekuasaannya masing-masing, baik secara sendiri-sendiri mau maupun berkelompok dengan cara bergiliran. Mereka biasanya bekerja dengan durasi 2-5 jam lalu diadakan pergantian. Rata-rata setiap hari atau setiap satu waktu kerja mereka bisa mendapat uang minimal 50 ribu.

3. Pak Ogah sebagai Pilihan

Profesi *Pak Ogah* umumnya dilakoni oleh masyarakat kelas menengah ke bawah. Pekerjaan mengatur lalu lintas ini cukup beresiko, disamping karena *Pak Ogah* tidak diberi pelatihan dalam mengatur lalu lintas, profesi ini juga belum di legalkan. Dalam keadaan tertentu mereka kadang di tangkap oleh polisi petugas keamanan lalu lintas. Namun karena desakan ekonomi, profesi ini dengan terpaksa di jalani. Bahkan beberapa pekerjaan *Pak Ogah* dijadikan sebagai pekerjaan sampingan untuk menambah pemasukan dalam keluarga. Rata-rata pekerja serabutan yang tidak menentu jadwal kerja dan penghasilannya cenderung menjadikan *Pak Ogah* sebagai pekerjaan sampingan.

Menurut informan A, kebutuhan hidup semakin meningkat setelah berkeluarga. Pekerjaan sebagai buruh dari penyewa tenda sangat tidak menentu. Ia baru bekerja jika ada panggilan, itupun hanya dapat upah kurang lebih Rp. 75.000 dalam satu kegiatan. Penghasilan tersebut kadang tidak cukup digunakan dalam memenuhi kebutuhan keluarganya. Mau tidak mau, ia harus mencari pendapatan sampingan yang dapat menyokong ekonomi keluarga. Baginya, pekerjaan sebagai *Pak Ogah* menjadi salah satu peluang.

“Kondisi ekonomi keluarga yang kurang memadai, apalagi sudah berkeluarga sekarang. Jadi ada lagi tanggungan tambahkan yang harus kubiyai, manami istriku yang banyak juga kebutuhan rumah tangga dan juga anakku yang baru umur 3 tahun. Jadi kalau kerjaku sebagai pappasang tenda saja yang itupi kerjaku kalau ada panggilan atau event dan pun hanya 75 ribu saja bisa kudapat satu kali acara itu, itu belum tentu cukup untuk makan sehari-hariku” (Wawancara dengan A)

Kondisi kehidupan ekonomi Informan M, jauh lebih memperhatikan. Pasalnya, sudah memiliki istri dan anak yang sudah bersekolah, namun belum memiliki tempat tinggal permanen. Selama ini ia dan keluarga hanya tinggal di rumah kontrakan. Pekerjaannya sebagai tukang cat dan kuli bangunan juga tidak menentu, sedangkan kebutuhan ada dalam setiap hari. Lemahnya ekonomi tersebut memaksa dia bekerja sampingan sebagai *Pak Ogah* sembari menunggu panggilan kerja.

“Kerjaku sekarang itu tukang cat, biasa juga jadi kuli bangunan ka kalau ada yang panggil kerja. Buat makan, buat hidup hari-hari. Biaya sekolahnya anakku tidak cukup apalagi biaya hidup di keluargaku. Apalagi sekarang saya tinggal di rumah kontrakan ji jadi uang hasil kerjaku itu sapake lagi bayar kontrakan” (Wawancara dengan M)

Tidak jauh beda juga yang dirasakan oleh Informan AR. Pekerjaannya tidak menentu, sehingga keadaan ekonominya sangat rentan. Ia juga mengandalkan ajakan bekerja sebagai buruh bangunan dari teman-temannya. Jika tidak ada panggilan, ia beralih menjadi *Pak Ogah* agar tetap dapat memenuhi kebutuhan sehari-harinya.

“Karena kalau jadi buruh bangunan biasanya dipanggilpa sama teman baru ada lagi kudapat, jadi kalau ada waktu luangku saya pake untuk jadi palimbang-limbang ini” (Wawancara dengan AR).

Rata-rata *Pak Ogah* berasal dari para pekerja serabutan yang tidak menentu dan umumnya dari kalangan ekonomi lemah. Jika mereka tidak mendapatkan panggilan kerja, mereka cenderung menjadi *Pak Ogah*, mengadu nasib di persimpangan maupun putaran jalan.

“Pak ogah nda terlalu mengganggu karena ku pikir malahan na bantuji kalo macetki. Saya biasanya lewat di jalan Alauddin, kalau mauka kekampus, disitu ada persimpangan jalan dan ada 2 orang pak ogah yang kuliat membantu kendaraan memutar, termasukmi mobilku yang na bantu juga itu hari, dan ku kasihji juga uang 2000 itu Pak Ogah sebagai tanda terima kasih toh” (Wawancara dengan D)

Tindakan manusia muncul dari kesadarannya sendiri sebagai subyek dan dari situasi eksternal dalam posisi sebagai obyek. Dapat dipahami bahwa seseorang menjadi *Pak Ogah* muncul dari kesadarannya sebagai subyek dan menganggap situasi eksternalnya sebagai objek. Posisi subjek dan objek *Pak Ogah* muncul dari alasan memilih pekerjaan untuk menambah penghasilan demi pemenuhan kebutuhan hidup. Aksi seseorang memilih menjadi *Pak Ogah* sebagai pekerjaan sampingan di berbagai ruas jalan kota Makassar lantaran pekerjaan *Pak Ogah* tidak memerlukan kualifikasi pendidikan yang tinggi, tidak membutuhkan keahlian yang khusus, jam kerja yang dapat dilakukan di waktu luang, dan dapat memberikan penghasilan tambahan. Hal tersebut sejalan dengan prinsip-prinsip pemikiran Talcott Parsons, yaitu bahwa tindakan individu manusia itu diarahkan pada tujuan.

Salah satu penelitian yang dilakukan oleh Sari et al. (2020) menunjukkan bahwa praktik illegal traffic wardens di Makassar terjadi karena adanya kekosongan regulasi dan pengawasan dari pihak

berwenang. Selain itu, para illegal traffic wardens ini juga didukung oleh masyarakat yang merasa terbantu dengan adanya praktik ilegal ini dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di jalan raya.

Studi lain yang dilakukan oleh Kartika & Ramli (2019) menunjukkan bahwa fenomena illegal traffic wardens di Makassar juga terkait dengan rendahnya kualitas pelayanan dari dinas perhubungan yang ada. Hal ini menyebabkan masyarakat mencari alternatif lain untuk mendapatkan pelayanan yang lebih baik, meskipun harus membayar uang secara ilegal kepada para illegal traffic wardens.

Dari hasil penelitian tersebut, dapat disimpulkan bahwa fenomena *Pak Ogah (illegal traffic wardens)* di Kota Makassar terjadi karena adanya kekosongan regulasi dan pengawasan dari pihak berwenang, serta rendahnya kualitas pelayanan dari dinas perhubungan. Hal ini menunjukkan bahwa perlu dilakukan tindakan yang lebih konkret dan sistematis untuk mengatasi fenomena ini.

Begitupun dalam Teori pilihan rasional yang dimana melihat tindakan rasional dari individu atau aktor untuk melakukan suatu tindakan berdasarkan tujuan tertentu dan tujuan itu ditentukan oleh nilai atau pilihan (prefensi). Rasionalitas muncul ketika dihadapkan sama banyaknya suatu pilihan-pilihan yang ada di depan mata, yang memberi kebebasan untuk menentukan pilihan dan menuntut adanya satu pilihan yang harus ditentukan. Suatu pilihan dapat dikatakan rasional apabila pilihan tersebut diambil dengan maksud untuk memaksimalkan kebutuhannya. Pilihan rasional yang diambil akan menghasilkan konsekuensi tertentu berupa sikap maupun tindakan.

Menurut Coleman, sosiologi memusatkan perhatian pada sistem sosial, dimana fenomena makro harus dijelaskan oleh faktor internalnya, khususnya oleh faktor individu. Alasan untuk memusatkan perhatian pada individu dikarenakan intervensi untuk menciptakan perubahan sosial. Sehingga, inti dari perspektif Coleman ialah bahwa teori sosial tidak hanya merupakan latihan akademis, melainkan harus dapat mempengaruhi kehidupan sosial melalui intervensi tersebut.

Teori pilihan rasional Coleman ini tampak jelas dalam gagasan dasarnya bahwa tindakan perseorangan mengarah pada suatu tujuan dan tujuan tersebut adalah tindakan yang ditentukan oleh nilai atau preferensi (pilihan). Dalam hal ini, seseorang menjadi *Pak Ogah* lantaran memiliki tujuan yang ditentukan oleh nilai. Nilai tersebut dapat dilihat dari keinginan kuat seseorang mendapatkan pekerjaan sampingan untuk memenuhi kebutuhan keluarga. Sebuah keluarga akan dianggap rendah manakala tidak dapat memenuhi kebutuhannya.

Ada dua unsur utama dalam teori Coleman, yaitu aktor dan juga sumber daya. Dalam hal ini *Pak Ogah* sebagai individu yang memiliki tujuan, juga memiliki suatu pilihan bernilai dasar yang digunakan untuk menentukan pilihan. Yaitu menggunakan pertimbangan secara mendalam berdasarkan kesadarannya. Selain itu *Pak Ogah* juga mempunyai kekuatan sebagai upaya untuk menentukan pilihan dan tindakan yang menjadi keinginannya. Sedangkan sumber daya adalah dimana *Pak Ogah* memiliki kontrol serta memiliki kepentingan tertentu, sumber daya juga sebagai sesuatu yang dapat dikendalikan oleh aktor. Relasi pertemanan dan kekeluargaan menjadi salah satu sumber daya seseorang menjadi *Pak Ogah*.

KESIMPULAN

Penggunaan ruang publik jalan raya adalah pilihan eksistensi paling memungkinkan bagi pak ogah. Fenomena pak ogah juga menunjukkan masalah kelas bawah pada masyarakat perkotaan. Pak ogah sebagai pekerjaan yang cukup bersahabat dengan masyarakat kelas bawah karena tidak memerlukan kualifikasi pendidikan yang tinggi, tidak membutuhkan keahlian yang khusus, dan dapat dilakukan dengan waktu yang longgar. Jalan raya sebagai ruang publik dipahami sebagai arena dimana mereka bisa mendapatkan penghidupan sekaligus mengekspresikan eksistensi dan aktualisasinya. Fenomena ini merupakan satu pertarungan eksistensi sekaligus bentuk ekspresi atas minimnya ruang publik yang ada di kota makassar.

DAFTAR PUSTAKA

- Arisnawawi. (2018). Kelas Lantas Pak Ogah untuk Lalu Lintas Makassar 2 x + v (Dua Kali Tambah Baik). *Penalaran UNM*.
- Asrahmaulyana, A., Qarina, Q., & Edison, L. E. (2020). Kerugian Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas

- Terhadap Masyarakat Muslim Yang Bermukim Di Kota Makassar. *Jurnal Iqtisaduna*, 6(2), 157–166.
- Bourdieu, P. (1990). *The Logic of Practice*. Stanford University Press.
- Creswell, J. W. (2017). *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Pustaka Pelajar.
- Dewi, R. P. (2019). Studi Kasus-Metode Penelitian Kualitatif. *Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri Sorong*.
- Hajerni. (2015). *PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP KEBERADAAN PAK OGAH (STUDI PENELITIAN KEL.GUNUNG SARI KEC. RAPPOCINI KOTA MAKASSAR)*. Universitas Muhammadiyah Makassar.
- Kartika, D., & Ramli, A. (2019). Analisis Premanisme Lalu Lintas di Kota Makassar. *Jurnal Borneo Administrator*, 15(2), 167–176.
- Kurniawan, T. Y. (2017). *Jumlah Kendaraan Bermotor di Makassar Tembus 1,46 Juta Unit*. Warta Ekonomi. <https://wartaekonomi.co.id/read148010/jumlah-kendaraan-bermotor-di-makassar-tembus-146-juta-unit>
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Blackwell University.
- Lincoln, S. A. (1995). *Metodologi Penelitian Untuk Ekonomi dan Bisnis*. UPP AMPYKPN.
- Lukra, I. A. H., & Eriyanti, F. (2019). Efektivitas Penertiban Aksi Pak Ogah Di Jalan Raya Oleh Satuan Polisi Pamong Praja Kota Padang. *Ranah Research: Journal of Multidisciplinary Research and Development*, 1(3), 464–472.
- Marzuki, R. (2022). *1,7 Juta Kendaraan di Makassar, Penduduknya 1,5 Juta*. Fajar. <https://harian.fajar.co.id/2022/03/21/17-juta-kendaraan-di-makassar-penduduknya-15-juta/>
- Musthain. (2020). *Jumlah Kendaraan Berlebih Biang Macet di Makassar*. Makassar Metro. <https://makassarmetro.com/2020/03/05/jumlah-kendaraan-berlebih-biang-macet-di-makassar>
- Nursalam, & Akhir, M. (2015). Persepsi Masyarakat Terhadap Eksistensi Pak Ogah. *Jurnal Equilibrium Pendidikan Sosiologi*, 3(2).
- Rahardjo, M. (2017). *Studi kasus dalam penelitian kualitatif: konsep dan prosedurnya*.
- Sari, N. H., Natsir, M., & Nur, M. (2020). Analisis Sosiologis tentang Praktik Premanisme Lalu Lintas di Kota Makassa. *Jurnal Sosiologi Nusantara*, 5(1), 29–41.
- Sayidah, N. (2018). *Metodologi Penelitian. Disertai dengan Contoh Penerapannya dalam Penelitian*. Zifatama Jawa.
- Siddiq, R., & Ashad, H. (2022). Kajian Biaya Tarif Penumpang dan Operasional Kendaraan terhadap Minat Masyarakat Menggunakan Bus Mamminasata di Kota Makassar. *Jurnal Konstruksi: Teknik, Infrastruktur Dan Sains*, 1(9), 12–23.
- St Maryam, H., & Said, L. B. (2021). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Persimpangan Jalan di Kota Makassar. *Jurnal Flyover*, 1(1), 41–49.
- Stake, R. (1995). *The Art Of Case Study Research*. CA: Sage.
- Yin, R. K. (2009). *Case study research: Design and methods*. CA: Sage.